



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-19102021-230511
CG-MH-E-19102021-230511

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 474]
No. 474]

नई दिल्ली, सोमवार, अक्टूबर 18, 2021/आश्विन 26, 1943
NEW DELHI, MONDAY, OCTOBER 18, 2021/ASVINA 26, 1943

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 23 सितम्बर, 2021

सं. टीएएमपी/25/2021-वीओसीपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास से, वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास में 9वीं बर्थ में हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के माध्यम से बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए, पृथक मानदंड निर्धारित करने हेतु सामान्य निष्पादन के संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का संलग्न आदेश के अनुसार निपटान करता है और इसके लिए अलग मानदंड निर्धारित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/25/2021-वीओसीपीटी

वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास

—

आवेदक

कोरम

- श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- श्री सुनील सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(सितंबर 2021 के 15वें दिन पारित)

यह मामला, वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) के 19 मार्च 2021 के उनके पत्र संख्या टीआरए-ओएफटीबीएल-वीएसएल-बर्थ-VI-15(423440)डी.402 दिनांक 19 मार्च 2021 के तहत, वीओसीपीटी में 9वीं बर्थ में हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के माध्यम से बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए पृथक मानदंड निर्धारित करने हेतु सामान्य निष्पादन के संशोधन और इसके लिए अलग मानदंड निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 इस प्राधिकरण ने दिनांक 18 जनवरी 2019 को एक आदेश संख्या टीएएमपी/53/2018-वीओसीपीटी पारित किया था, जिसमें वीओसीपीटी के एसओआर में सामान्य संशोधन के तहत आदेश संख्या टीएएमपी/82/2016-वीओसीपीटी दिनांक 29 मार्च 2017 के अंतर्गत पूर्ववर्ती अनुमोदित ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानदंडों में संशोधन को मंजूरी दी गई थी।

2.2 इसके बाद, एसओआर के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, जिसकी परिणति आदेश संख्या टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी दिनांक 10 अक्टूबर 2019 के रूप में, पत्तन ने मूल रूप से निष्पादन मानदंडों और परस्पर जुड़े दंड/प्रोत्साहनों के संबंध में निर्धारित तत्कालीन मौजूदा प्रावधानों को हटाने का प्रस्ताव किया था और उन्हें न्यासी बोर्ड द्वारा तय करने के लिए छोड़ दिया गया था। जब प्रस्तावित विलोपन के लिए स्पष्टीकरण मांगा गया और पत्तन द्वारा फिर से विचार करने का अनुरोध किया गया, तो पिछले संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने कार्गो मदों को पुनः समूहित और युक्तिसंगत बनाकर आशोधित निष्पादन मानदंडों को शामिल करने का प्रस्ताव किया था। चूंकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधित निष्पादन मानक उस मूल प्रस्ताव का हिस्सा नहीं थे जिस पर प्रयोक्ताओं और प्रयोक्ता संघों से परामर्श किया गया था, इस प्राधिकरण ने उस समय के प्रचलित निष्पादन मानदंडों और परस्पर संबद्ध दंड/प्रोत्साहनों को निर्धारित करना जारी रखना उचित समझा जैसा कि 18 जनवरी 2019 के आदेश में अनुमोदित है। अक्टूबर 2019 के आदेश में, इस प्राधिकरण ने कहा कि यदि आवश्यक हो, तो पत्तन, निष्पादन मानदंडों में आशोधन के लिए अलग प्रस्ताव दाखिल कर सकता है और इस मद को सामान्य एसओआर से अलग करने का प्रस्ताव कर सकता है क्योंकि बर्थिंग नीति 2016 में बर्थिंग मानदंडों की वार्षिक समीक्षा की आवश्यकता होती है।

3. इस परिप्रेक्ष्य में, वीओसीपीटी ने निष्पादन मानदंडों में संशोधन के लिए वर्तमान प्रस्ताव दायर किया है। निष्पादन में संशोधन और एचएमसी के माध्यम से 9वीं बर्थ में प्रहस्तित बल्क कार्गो के लिए अलग मानदंड निर्धारित करने के लिए वीओसीपीटी द्वारा किए गए मुख्य अनुरोध नीचे संक्षेप में दिए गए हैं:

- (i) पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 27 फरवरी 2019 द्वारा टीएएमपी को दरमानों के सामान्य संशोधन संबंधी प्रस्ताव प्रस्तुत करते हुए सामान्य दरमानों में निर्धारित मौजूदा निष्पादन मानदंडों को यह कहते हुए डी-लिंक करने का प्रस्ताव दिया था कि बर्थिंग मानदंडों को पत्तन के न्यासी बोर्ड द्वारा समय-समय पर अनुमोदित बर्थिंग नीति के अनुसार विनियमित किया जाएगा।
- (ii) टीएएमपी ने आदेश दिनांक 10 अक्टूबर 2019 द्वारा सुझाव दिया था कि पत्तन, प्रस्तावित मानदंडों में आशोधन के औचित्य और आधार के साथ अलग प्रस्ताव दाखिल कर सकता है, जिसका निपटान हितधारकों के साथ परामर्श के बाद अलग से किया जाएगा। यह भी कहा गया था कि बर्थिंग नीति, 2016 में बर्थिंग मानदंडों की वार्षिक समीक्षा की अपेक्षित है और पत्तन इस मद को सामान्य एसओआर से अलग करने के लिए अलग प्रस्ताव दाखिल करते समय कर सकता है।
- (iii) 9वीं बर्थ पर एचएमसी के माध्यम से प्रहस्तित कार्गो के लिए निष्पादन पोत क्रेनों के माध्यम से प्रहस्तित कार्गो की तुलना में काफी भिन्न है। इसलिए, पिछले 3 वर्षों के औसत के आधार पर 9वीं बर्थ पर एचएमसी के माध्यम से प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के लिए अलग निष्पादन मानदंड निर्धारित करने का प्रस्ताव है।
- (iv) बोर्ड ने, संकल्प संख्या 78 दिनांक 20 जनवरी 2021 के माध्यम से निष्पादन मानदंडों को संशोधित करने के लिए अनुमोदन प्रदान किया है। प्रासंगिक कार्यसूची के साथ संकल्प संख्या 78 की प्रति प्रस्तुत की गई है। 20 जनवरी 2021 को हुई बोर्ड की बैठक में बोर्ड ने निम्नलिखित का समाधान किया है।

- (क) 9वीं बर्थ पर पिछले 3 वर्षों के औसत के आधार पर एचएमसी के माध्यम से प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के लिए अलग निष्पादन मानदंड निर्धारित करते हुए।
- (ख) अन्य बर्थों पर पिछले 3 वर्षों के औसत या वर्तमान अनुमोदित मानदंडों के आधार पर प्रहस्तित कार्गो के लिए निष्पादन मानदंडों में संशोधन करना, जो भी अधिक हो, जिसमें एचएमसी के अलावा अन्य के माध्यम से 9वीं बर्थ पर कार्गो का प्रहस्तन करना शामिल है।
- (ग) संशोधित निष्पादन मानदंडों के अनुमोदन के लिए टीएएमपी को प्रस्ताव प्रस्तुत करना।
- (v) तदनुसार, वीओसीपीटी इसके लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है:
- (क) पिछले 3 वर्षों के औसत के आधार पर 9वीं बर्थ पर एचएमसी के माध्यम से प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के लिए अलग निष्पादन मानदंड निर्धारित करते हुए;
- (ख) पिछले 3 वर्षों के औसत या वर्तमान अनुमोदित मानदंडों, जो भी अधिक हो, के आधार पर अन्य बर्थों पर प्रहस्तित कार्गो के लिए निष्पादन मानदंडों में संशोधन, जिसमें एचएमसी के अलावा अन्य के माध्यम से 9वीं बर्थ पर प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो शामिल हैं।
- (ग) इसलिए, एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 48 और 49 के तहत निष्पादन मानदंडों के संशोधन के लिए पत्तन के प्रस्ताव पर विचार करने का अनुरोध किया जाता है।

4. वीओसीपीटी ने एचएमसी के माध्यम से और IX बर्थ पर एचएमसी के अलावा अन्य सभी बर्थ पर कार्गो के लिए प्रस्तावित मानदंड भी प्रस्तुत किए हैं।

- (i) एचएमसी के माध्यम से नौवीं बर्थ पर प्रहस्तित कार्गो के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानदंड:

क्रम सं.	कार्गो	प्रस्तावित मानक
1.	पशु - चारा	7634
2.	क्लिकर	24892
3.	कोयला	33081
4.	क्यू. कनसन्ट्रेट	9078
5.	थोक में जिप्सम	30352
6.	लौह अयस्क	34232
7.	चूना पत्थर	31255
8.	एमओपी(मॉप)	15476
9.	मटर (पीला)	7108
10.	पेट्रोलियम कोक	26914
11.	रॉक फॉस्फेट	16234
12.	गंधक	8829
13.	यूरिया	6348
14.	थोक में गेहूं	9162

- (ii) 9वीं बर्थ पर एचएमसी के अलावा अन्य के माध्यम से प्रहस्तित किए गए कार्गो सहित सभी बर्थ पर कार्गो के लिए प्रस्तावित मानदंड:

क्रम सं.	कार्गो	प्रस्तावित मानक
1.	गार्नेट रेत (थोक)	6000
2.	बोरों (बैग) में काजू	1250
3.	पशु का चारा	6136
4.	कास्टिक सोडा लाइ	4093

5.	बोरों (बैग) में सीमेंट	1500
6.	क्लंकर	10125
7.	कोल जेट्टी II . पर कोयला	15000
8.	अन्य बर्थों में कोयला	11589
9.	क्यू.कनसनट्रेट	7000
10.	डीजल तेल जेट्टी/बर्थ	5561
11.	डायमोनियम फॉस्फेट	6000
12.	फर्नेस ऑयल – आईओसी	6800
13.	फर्नेस ऑयल – एसपीआईसी	3456
14.	सामान्य माल	1500
15.	ग्रेनाइट	2896
16.	थोक में जिप्सम	10000
17.	इल्मेनाइट (आयात)	7655
18.	इल्मेनाइट (निर्यात)	13736
19.	लोहा और इस्पात सामग्री	2715
20.	लौह अयस्क	13000
21.	चूना पत्थर	10000
22.	चूना पत्थर (छोटे पोत)	3000
23.	तरल अमोनिया	7767
24.	लकड़ी के लट्टे (लॉग्स)	3640
25.	रसोई गैस	4320
26.	मशीनरी	631
27.	एमओपी	9000
28.	संगमरमर की गांठ(लंप)	3000
29.	नेपथा - आईओसी	7500
30.	मक्का (थोक)	4000
31.	नेपथा एसपीआईसी	4901
32.	तेल केक / खोपरा	2500
33.	घूस	3740
34.	मटर (पीला)	4000
35.	पेट्रोलियम कोक	9609
36.	फॉस्फोरिक एसिड (निर्यात)	2420
37.	फॉस्फोरिक एसिड (आयात)	7948
38.	रॉक फॉस्फेट	9799
39.	थोक में नमक	7418
40.	बोरों (बैग) में नमक	2500
41.	स्टोन एग्रीगेट	3537
42.	पत्थर की धूल (चूरा)	2216

43.	स्टोन (रफ)	1571
44.	चीनी (कच्ची)	7000
45.	बोरों (बैग)में चीनी	1500
46.	गंधक	8000
47.	सल्फ्यूरिक एसिड	5481
48.	यूरिया	6000
49.	विनाइल क्लोराइड	3148
50.	थोक में गेहूं	6300

5. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, वीओसीपीटी प्रस्ताव दिनांक 19 मार्च 2021 की एक प्रति उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित की गई थी। उपयोक्ताओं/ उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त प्रत्येक टिप्पणी की एक प्रति फीडबैक सूचना के रूप में वीओसीपीटी को अग्रेषित की गई थी। वीओसीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 20 मई 2021 के माध्यम से अपना उत्तर प्रस्तुत किया है।

6. इस मामले में 21 मई 2021 को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के जरिए संयुक्त सुनवाई हुई थी। वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव की एक संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुति दी वीओसीपीटी मौजूदा निष्पादन मानदंड, पिछले तीन वर्षों में हासिल की गई औसत निष्पादन को दर्शाने वाला एक विवरण भी प्रस्तुत किया। 2017-18, 2018-19 और 2019-20 और प्रस्तावित निष्पादन मानदंड। संयुक्त सुनवाई में वीओसीपीटी और संबंधित उपयोक्ताओं/ उपयोक्ता संगठनों ने अपने अपने पक्ष भी प्रस्तुत किए।

7.1 जैसा कि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, वीओसीपीटी से हमारे पत्र दिनांक 25 मई 2021 द्वारा निम्नलिखित बिंदुओं पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया गया था। इसके बाद दिनांक 01 जून 2021, 28 जून 2021 और 13 जुलाई 2021 को अनुस्मारक दिए गए। संयुक्त सुनवाई में तय किए गए कार्रवाई के बिंदुओं के संदर्भ में, वीओसीपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 15 जुलाई 2021 के माध्यम से जवाब दिया है। संयुक्त सुनवाई की कार्यवाही से उठने वाले बिंदुओं पर वीओसीपीटी से मांगी गई जानकारी का सारांश और वीओसीपीटी द्वारा दिये गये उत्तर नीचे सारणीबद्ध है:

क्रम सं.	संयुक्त सुनवाई कार्यवाही से उठने वाले कार्रवाई बिंदुओं पर वीओसीपीटी से मांगी गयी जानकारी	वीओसीपीटी के उत्तर		
		वित्तीय वर्ष	आर्थिक दंड रु.	प्रोत्साहन रु.
(i).	पिछले तीन वर्षों 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के लिए बर्थिंग मानदंडों के तहत अर्जित वास्तविक जुर्माना और प्रोत्साहन का विवरण दें।	2017-18	4,91,52,882	2,53,09,739
		तूतीकोरिन शिप एजेंट एसोसिएशन (टीएसएए) ने 2017 के केस नंबर डब्ल्यूएमपी (एमडी) नंबर 5012 और 2017 के डब्ल्यूपी (एमडी) नंबर 6366 के तहत दंडात्मक बर्थ किराया शुल्क की वसूली के खिलाफ मामला दर्ज किया है। मद्रास उच्च न्यायालय की मदुरै पीठ द्वारा अंतरिम रोक लगाने के बाद से 2017-18 के दौरान जुर्माना वसूल नहीं किया गया और प्रोत्साहन भी नहीं दिया गया। [18 जनवरी 2019 के आदेश के प्रसंस्करण के दौरान, निष्पादन मानदंडों को संशोधित करते हुए, वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि टीएसएए द्वारा दायर रिट याचिका में मद्रास के माननीय उच्च न्यायालय, मदुरै बेंच से कोई आदेश नहीं है।]		
		2018-19	15,92,064	8,54,350
		2019-20	20,85,670	6,60,398

(ii)	(क) संयुक्त सुनवाई में, डीसीडब्ल्यू लिमिटेड ने पत्तन से दो कार्गो मदों अर्थात् विनाइल क्लोराइड और इल्मेनाइट (आयात) के लिए संशोधित प्रस्तावित मानदंडों की समीक्षा करने का अनुरोध किया है।	<p>विनाइल क्लोराइड:</p> <p>(i) पिछले 3 वर्षों के दौरान प्रति दिन औसत कार्गो के आधार पर निष्पादन मानदंड प्रस्तावित किए गए हैं। यह सुरक्षा और कार्गो की प्रकृति वीसीएम के प्रति सभी तरह की छूट देने के बाद प्राप्त किये गए हैं।</p> <p>(ii) इसके अलावा, तटीय कार्गो बर्थ में वीसीएम के प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त बुनियादी ढांचे का विकास किया गया है।</p> <p>इल्मेनाइट (आयात)</p> <p>पत्तन ने 3 एचएमसी स्थापित किए हैं जो इल्मेनाइट (आयात) का निष्पादन बढ़ाने में मदद करेंगे और मानदंड, पिछले वर्ष के दौरान प्रति दिन औसत कार्गो के आधार पर प्रस्तावित हैं।</p> <p>उपरोक्त औचित्य के आधार पर रिसीवर के साथ चर्चा की गई और संशोधित मानदंड रिसीवर द्वारा स्वीकार किए जाते हैं।</p>
	(ख) टूटीकोरिन स्टीवडोर्स एसोसिएशन ने पत्तन से बर्थ नं. 9 पर 3 एचएमसी की उपलब्धता के संबंध में एक नोट शामिल करने पर विचार करने का अनुरोध किया है। पत्तन, उपभोक्ता/उपभोक्ता संस्था द्वारा उठाए गए मुद्दे की जांच करे और अपनी प्रतिक्रिया दे।	<p>(i) आवश्यकता के आधार पर, पत्तन ने 9वीं बर्थ में तीसरी एचएमसी तैनात की है। नौवीं बर्थ पर काम करने वाले पोतों के लिए तीसरी एचएमसी की तैनाती को प्राथमिकता दी जाती है।</p> <p>(ii) इसके अलावा, 9वीं बर्थ पर एचएमसी के माध्यम से प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानदंड 9वीं बर्थ में एचएमसी के माध्यम से प्रति दिन पिछले तीन वर्षों के औसत कार्गो पर आधारित है।</p> <p>उपरोक्त औचित्य पर तूटीकोरिन स्टीवडोर्स एसोसिएशन के साथ चर्चा की गई और संशोधित मानदंड टीएसए द्वारा स्वीकार किए जाते हैं।</p>

7.2 इसके बाद, वीओसीपीटी ने अपने दिनांक 29 जुलाई 2021 के ईमेल द्वारा ने पुष्टि की है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा शर्तों के अनुसार शर्तें और जुर्माना/प्रोत्साहन योजना समान रूप से कायम रहेगी।

8. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकॉर्ड पर उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा की गई दलीलों के अंश संबंधित पक्षों को अलग से भेज दिए जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

9. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित की गई संपूर्ण जानकारी के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

- (i) वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) का प्रस्ताव वीओसीपीटी के पिछले सामान्य संशोधन आदेश संख्या टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी दिनांक 10 अक्टूबर 2019 में अनुमोदित मौजूदा एसओआर में निर्धारित हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के माध्यम से प्रहस्तित बल्क कार्गो के लिए मौजूदा निष्पादन मानदंडों में संशोधन और अलग मानदंड तय करने के लिए है।। वर्तमान प्रस्ताव पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय (एमओपीएसडब्ल्यू) [तत्कालीन पोत परिवहन मंत्रालय] द्वारा जारी बर्थिंग नीति, 2016 के तहत दायर किया गया है। वर्तमान प्रस्ताव को दाखिल करने की पृष्ठभूमि, पहले के अनुच्छेदों में दी गई है और इसलिए संक्षिप्तता के लिए इसे दोहराया नहीं गया है।
- (ii) जून 2016 में एमओपीएसडब्ल्यू द्वारा जारी महापत्तनों के लिए ड्राई बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग नीति में सभी महापत्तन न्यासों के लिए वास्तविक प्रोत्साहन और दंड के साथ मानदंडों को लागू करने का निर्देश दिए गए हैं।

नीति, पत्तनों पर उपलब्ध बुनियादी ढांचे को ध्यान में रखते हुए विभिन्न ड्राई थोक वस्तुओं के निष्पादन मानदंडों की गणना करने के लिए सभी महापत्तनों के लिए मानकीकृत दिशानिर्देश निर्धारित करती है। बर्थिंग नीति के अनुसार मानक निष्पादन स्तर की गणना के लिए विचार किए जाने वाले पैरामीटर हैं कमोडिटी का घनत्व, उपलब्ध 'गैप' का आकार, पिकिंग फैक्टर, प्रति घंटे फेरों की संख्या, प्रति शिफ्ट गैर-कार्य समय, कुल कार्गो का % जो पूर्णभार - (फुल-लोड) या आंशिक लोड ऑपरेशन और वेसल प्रोफाइल द्वारा कवर किया गया है।

इस नीति में गणना किए गए निष्पादन मानदंडों के आधार पर सभी महापत्तनों द्वारा स्थापित किए जाने वाले दंड और प्रोत्साहन ढांचे का भी निर्धारण किया गया है। नीति में सभी महापत्तनों को अपने स्वयं के विशिष्ट पत्तनों के लिए इन दिशानिर्देशों को अपनाने और समग्र बर्थिंग नीति के हिस्से के रूप में निष्पादन मानदंडों के अनुरूप दंड और प्रोत्साहन लागू करने भी अपेक्षित है। पत्तन ने निष्पादन मानदंडों के निर्धारण के लिए अपने प्रस्ताव को संसाधित करते समय, जो 18 जनवरी 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/53/2018-वीओसीपीटी में परिणत हुआ था, एमओपीएसडब्ल्यू द्वारा बर्थिंग नीति, 2016 में दिए गए विभिन्न मापदंडों के आधार पर उत्पादन मानदंडों का प्रस्ताव करने की स्थिति में नहीं होने के कारणों का हवाला दिया था जिसका उक्त आदेश दिनांक 18 जनवरी 2019 के पैरा 10 (iii) (क) में उल्लेख किया गया है। इसलिए, पत्तन ने निर्दिष्ट अवधि के दौरान पोत द्वारा प्राप्त निष्पादन के आधार पर निष्पादन मानदंड प्रस्तावित किए थे जिसे उक्त आदेश में अनुमोदित किया गया था। इसी तरह का दृष्टिकोण अन्य पत्तनों के साथ-साथ न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी), आदि पर भी अपनाया गया है।

वर्तमान प्रस्ताव में पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधित निष्पादन मानदंड मोटे तौर पर पहले पत्तन द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार हैं। पत्तन ने पोतों द्वारा हासिल किए गए निष्पादन के आधार पर आउटपुट निष्पादन मानदंडों की समीक्षा है। प्रस्तावित संशोधित मानदंड निकालने/तय करने के लिए पत्तन ने पिछले तीन वर्षों 2017-18 से 2019-20 में पत्तन द्वारा प्राप्त औसत निष्पादन पर विचार किया है।

9वीं बर्थ पर एचएमसी के माध्यम से प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के लिए, पत्तन ने पिछले तीन वर्षों 2017-18 से 2019-20 तक पत्तन द्वारा हासिल किए गए औसत निष्पादन मानदंड के आधार पर मानदंड प्रस्तावित किए हैं। एचएमसी के अलावा 9वीं बर्थ पर प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो सहित अन्य बर्थों पर प्रहस्तित कार्गो के लिए, प्रस्तावित निष्पादन मानदंड, कथित तौर पर पिछले 3 वर्षों के औसत या वर्तमान स्वीकृत मानदंडों, जो भी अधिक हो, पर आधारित हैं। प्रस्तावित संशोधित निष्पादन मानदंडों को वीओसीपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित किये गये हैं। चूंकि पत्तन का वर्तमान प्रस्ताव मौजूदा निष्पादन मानदंडों में संशोधन/सुधार के लिए है, इस पर विचार किया जाता है।

- (iii) निष्पादन मानदंड, मौजूदा एसओआर में बर्थ किराया शुल्क की अनुसूची 2.4.2 के तहत नोट 3 में निर्धारित हैं। ड्राई बल्क कार्गो, ड्राई बल्क कार्गो (कोयला) और ब्रेक बल्क कार्गो शीर्ष के तहत विभिन्न कार्गो मदों के लिए मौजूदा निष्पादन मानदंड निर्धारित किए गए हैं। वर्तमान प्रस्ताव में, पत्तन ने निम्नलिखित दो व्यापक श्रेणियों के तहत निष्पादन मानदंडों का कार्गो-वार प्रस्ताव किए हैं:

(क) एचएमसी के माध्यम से बर्थ नंबर IX पर कार्गो के लिए निष्पादन मानदंड।

(ख) बर्थ नंबर IX पर एचएमसी के अलावा अन्य कार्गो सहित सभी बर्थों पर प्रहस्तित कार्गो के लिए निष्पादन मानदंड।

पत्तन ने संयुक्त सुनवाई के दौरान अक्टूबर 2019 के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित निष्पादन मानदंड, वर्ष 2017-18 से 2019-20 (3 वर्ष) के लिए पत्तन द्वारा प्राप्त वास्तविक निष्पादन और प्रस्तावित निष्पादन मानदंडों को दर्शाने वाला विवरण प्रस्तुत किया है।

उक्त कथन से यह देखा जा सकता है कि पत्तन ने पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के लिए पत्तन द्वारा प्राप्त औसत निष्पादन के आधार पर व्यापक रूप से निष्पादन मानदंडों को संशोधित किया है। पत्तन ने कुछ ही कार्गो के लिए, मौजूदा स्तर पर निष्पादन मानदंड बनाए रखने का प्रस्ताव किया है।

पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधित निष्पादन मानदंड अधिकांश कार्गो मर्दों के लिए मौजूदा स्वीकृत मानदंडों से अधिक है और कुछ कार्गो मर्दों के लिए मौजूदा निष्पादन मानदंड जारी रखने का प्रस्ताव है।

यह बताना प्रासंगिक है कि दरंगदरा केमिकल्स वर्क्स लिमिटेड (डीसीडब्ल्यू) को छोड़कर किसी भी उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संघ ने प्रस्तावित निष्पादन मानदंडों पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है। डीसीडब्ल्यू ने दो कार्गो मर्दों के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानदंडों पर आपत्ति जताई है। विनाइल क्लोराइड और इल्मेनाइट (आयात). विनाइल क्लोराइड और इल्मेनाइट (आयात) के लिए प्रस्तावित आउटपुट मानदंडों का उल्लेख बाद के अनुच्छेदों में अलग से किया गया है।

बर्थिंग नीति मानदंडों के 4.1.3 के अनुसार मद/वस्तु-वार निष्पादन मानदंडों को निर्धारित करने के लिए बर्थ पर उपलब्ध सर्वोत्तम बुनियादी ढांचे को ध्यान में रखते हुए गणना की जानी है। यह सुनिश्चित किया जाना है कि पत्तन बर्थ निष्पादन को अधिकतम करने, ग्राहकों के लिए टर्नअराउंड समय को कम करने और पत्तन की संपत्ति के लिए आरओसीई में सुधार करने में सक्षम हैं। उक्त नीति के पैरा 8.1 के अनुसार अनुसार, निष्पादन से जुड़े प्रोत्साहन/ प्रोत्साहन संरचना का उद्देश्य पत्तनों में निष्पादन में लगातार सुधार करना और उन पोतों / ग्राहकों को पुरस्कृत करना है जिनके निष्पादन मानदंडों से अधिक हैं और इस प्रकार ग्राहकों और कार्य-व्यापार को अनुमत करने के अलावा रसद की लागत को कम करने के लिए पत्तन के महत्व को बढ़ाना है। डीसीडब्ल्यू को छोड़कर किसी भी प्रयोक्ता ने दो कार्गो मर्दों के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधित निष्पादन मानदंडों पर आपत्ति नहीं उठाई है जिन पर आगामी अनुच्छेदों में विचार किया गया है। अतः पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधित निष्पादन मानदंड अनुमोदित किए जाते हैं।

- (iv) तूतीकोरिन स्टीवडोर्स एसोसिएशन (टीएसए) द्वारा बहुत से पोतों के आ जाने के दौरान पर्याप्त ट्रकों की अनुपलब्धता, गेट पर भीड़भाड़, गोदाम में जगह की उपलब्धता, भारोत्तलन(वेट ब्रिज) इंफ्रास्ट्रक्चर सुविधा, ट्रकों की कमी के संबंध में पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पत्तन में 4 प्रवेश और 4 निकास द्वारों के साथ 8 लेन (मार्ग) की सुविधा है। पत्तन में पर्याप्त तौल पुल, पर्याप्त गोदाम, तथा भंडारागार भी हैं। इसके अलावा, प्रस्ताव मौजूदा बुनियादी ढांचे के साथ प्राप्त वास्तविक निष्पादन पर आधारित है। इस प्रकार, वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि ट्रकों की आवाजाही संबंधी योजना बनाना स्टीवडोर्स पर निर्भर करता है।

पत्तन ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित निष्पादन बरसात के मौसम में भी प्राप्त की जा सकती है। पत्तन ने आश्वासन दिया है कि प्रमुख निष्क्रिय समय, यदि कोई है, पत्तन द्वारा गणना में लिया नहीं किया गया है, ताकि व्यापार पर इसका प्रतिकूल प्रभाव न पड़े। इस प्रकार, पत्तन ने उपयोगकर्ता संघ द्वारा उठाई गई चिंता का समाधान किया है।

- (v) मेसर्स डीसीडब्ल्यू ने बताया है कि विनाइल क्लोराइड प्रहस्तन के लिए तरल के तापमान की निगरानी की आवश्यकता होती है और साथ ही पंपिंग दर को, वायुमंडलीय दबाव के आधार पर नियंत्रित किया जाता है। सुरक्षा मानदंडों को ध्यान में रखते हुए, डीसीडब्ल्यू ने पत्तन द्वारा प्रस्तावित 3148 टन प्रतिदिन के निष्पादन मानदंड में वृद्धि के बजाय 2982 टन प्रति दिन के मौजूदा निष्पादन मानदंड को बनाए रखने का अनुरोध किया है। डीसीडब्ल्यू द्वारा उठाए गए बिंदु को ध्यान में रखते हुए, पत्तन से विनाइल क्लोराइड के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानदंड की समीक्षा करने का अनुरोध किया गया था।

इस संबंध में, पत्तन ने स्पष्ट रूप से कहा है कि 3148 टन की प्रस्तावित निष्पादन पिछले वर्ष 2018-19 और 2019-20 में वास्तव में हासिल की गई निष्पादन से कम है। निष्पादन मानदंड पिछले 3 वर्षों के दौरान प्रति दिन औसत कार्गो के आधार पर प्रस्तावित किए गए हैं। ये सुरक्षा और कार्गो की प्रकृति के प्रति पूरी छूट देने के बाद हासिल किये गये हैं। इसके अलावा, तटीय कार्गो बर्थ में वीसीएम को संभालने के लिए अतिरिक्त बुनियादी ढांचे का विकास किया गया है।

इसलिए, पत्तन ने विनाइल क्लोराइड के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित निष्पादन मानदंड को बनाए रखने का प्रस्ताव किया है। इसलिए, विनाइल क्लोराइड के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित निष्पादन मानदंड पत्तन द्वारा प्रस्तावित के अनुसार अनुमोदित है।

- (vi) एक अन्य कार्गो अर्थात् इल्मेनाइट (आयात) के संबंध में डीसीडब्ल्यू ने कहा है कि 6969 टन प्रति दिन का मौजूदा निष्पादन वैसे भी उच्च स्तर पर है और इसलिए इसे 7655 टन/दिन संशोधित करने के लिए पत्तन का प्रस्ताव बहुत अधिक है। डीसीडब्ल्यू पर जुर्माना लगाया जाएगा और इसलिए उसने पत्तन से मौजूदा निष्पादन मानदंडों को बनाए रखने का अनुरोध किया है। उपरोक्त को देखते हुए, पत्तन से इस कार्गो के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानदंड की भी समीक्षा करने का अनुरोध किया गया था।

वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन ने 3 एचएमसी स्थापित की हैं जो इससे इल्मेनाइट (आयात) के निष्पादन को बढ़ाने में मदद मिलेगी और मानदंड पिछले वर्ष के दौरान प्रति दिन औसत कार्गो के आधार पर प्रस्तावित किए गए हैं। इसके अलावा, वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि उपरोक्त औचित्य पर प्राप्तकर्ता (रियायतग्राही) के साथ चर्चा की गई थी और संशोधित मानदंड रिसीवर द्वारा स्वीकार किए जाते हैं।

इसलिए, इल्मेनाइट (आयात) के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित निष्पादन मानदंड जो कि मौजूदा मानदंड में सुधार है, पत्तन द्वारा प्रस्तावित के अनुसार अनुमोदित है।

- (vii) टीएसए द्वारा बर्थ नंबर 9 पर 3 एचएमसी की उपलब्धता के बारे में एक नोट को शामिल करने पर विचार करने के लिए उठाए गए विशिष्ट बिंदु के संबंध में वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि आवश्यकता के आधार पर, पत्तन 9वीं बर्थ में तीन एचएमसी तैनात की हैं। पत्तन द्वारा नौवीं बर्थ पर काम करने वाले पोतों के लिए तीनों एचएमसी की तैनाती के लिए वरीयता दी जाती है। इसके अलावा, 9वीं बर्थ पर एचएमसी के माध्यम से प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित निष्पादन वरीयता दी जाती है। इसके अलावा, 9वीं बर्थ पर एचएमसी के माध्यम से प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानदंड 9वीं बर्थ में एचएमसी के माध्यम से प्रति दिन पिछले तीन वर्षों के औसत कार्गो पर आधारित है। वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि उपरोक्त औचित्य पर टीएसए के साथ चर्चा की गई थी और संशोधित मानदंड टीएसए द्वारा स्वीकार किए जाते हैं। यह प्राधिकरण पत्तन की प्रस्तुतियों को विश्वस्वी मानता है जो पत्तन पर अपनाई जाने वाली मौजूदा पद्धति पर आधारित है।

- (viii) वीओसीपीटी ने पिछले तीन वर्षों 2017-18 से 2019-20 में पत्तन द्वारा हासिल किए गए औसत निष्पादन के आधार पर संशोधित निष्पादन मानदंड प्रस्तावित किए हैं। पत्तन ने पुष्टि की थी कि शास्ति/प्रोत्साहन की मौजूदा शर्तों के अनुसार शर्तें और जुर्माना/प्रोत्साहन योजना समान रूप से बनी रहेगी। चूंकि दंड/प्रोत्साहन से संबंधित उक्त शर्तें इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 10 अक्टूबर 2019 के आदेश द्वारा अनुमोदित वीओसीपीटी के मौजूदा दरमान में अनुसूची 2.4.2 (अन्य पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार) के तहत नोट संख्या 3 का हिस्सा बन रही हैं। संशोधित निष्पादन मानदंड निर्धारित करते समय वही निर्धारित की जाती हैं। चूंकि पत्तन ने मौजूदा एसओआर से निष्पादन मानदंडों को अलग करने का प्रस्ताव नहीं किया है, इसलिए संशोधित निष्पादन मानदंडों को वीओसीपीटी के एसओआर की अनुसूची 2.4.2 के तहत मौजूदा नोट संख्या 3 पर प्रतिस्थापित कर दिया गया है।

- (ix) आमतौर पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद उत्तरव्यापी रूप से प्रभाव डालती हैं। यह प्रस्ताव संशोधित निष्पादन मानदंडों के लिए है। इसलिए, यह प्राधिकरण, इस प्राधिकरण द्वारा आम तौर पर दिए गए अनुमोदन के अनुसार राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद संशोधित निष्पादन मानदंडों को उत्तरव्यापी प्रभाव से अनुमोदित करता है।

बर्थिंग नीति के खंड 8.5 में कहा गया है कि पहले वर्ष के दौरान हर तिमाही में निष्पादन मानदंडों को संशोधित किया जाएगा जब तक कि वस्तु के लिए लक्ष्य मानदंड प्राप्त नहीं कर लिए जाते। बाद के संशोधन वार्षिक रूप से या बर्थ अवसंरचना के उन्नयन के आधार पर किए जाएंगे। ऐसा होने पर, इस आदेश में अनुमोदित संशोधित मानदंडों की वैधता लागू होने की तारीख से एक वर्ष की अवधि के लिए निर्धारित की जाती है।

- (x) यदि विचारित अभिलेखों के विपरीत या किसी अन्य न्यायोचित कारणों से कोई स्पष्ट त्रुटि है, तो वीओसीपीटी भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य/तर्क देते हुए

समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है। यदि पत्तन उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशन को कोई समस्या है तो वे पत्तन से संपर्क कर सकते हैं।

10.1 परिणामतः में, और ऊपर दिए गए कारणों और एक सामूहिक समग्र सोच विचार के आधार पर, यह प्राधिकरण संशोधित निष्पादन मानदंडों को मंजूरी प्रदान करता है और इसे अनुसूची 2.4.2 (अन्य पोतों के लिए बर्थ किराया शुल्क) के तहत नोट संख्या 3 के तहत प्रतिस्थापित करता है। इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संख्या टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी दिनांक 10 अक्टूबर 2019 के तहत अनुबंध के रूप में अनुमोदित वीओसीपीटी के मौजूदा दरमान, संलग्न हैं।

10.2 संशोधित निष्पादन मानदंड भारत के राजपत्र में पारित आदेश (होने के लिए) की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होंगे और एक वर्ष के लिए वैध रहेंगे।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./338/2021-22]

अनुलग्नक

आदेश संख्या टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी दिनांक 10 अक्टूबर 2019 के तहत अन्य पोतों के लिए अनुमोदित दरमानों में निर्धारित, भारत के राजपत्र, असाधारण, (भाग III खंड 4) में राजपत्र संख्या 363 पर 22 अक्टूबर 2019 को अधिसूचित, बर्थ किराया शुल्क की अनुसूची में अनुसूची 2.4.2 के तहत नोट संख्या 3 में संशोधन।

अनुसूची 2.4.2 - अन्य जहाजों के लिए बर्थ किराया शुल्क की अनुसूची के नोट (3), के तहत मौजूदा नोट संख्या 3 - को निम्नलिखित अनुसूची के साथ बदल दिया गया है:

"(3). दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाने के लिए नीचे दिए गए निष्पादन मानदंडों के आधार पर प्रत्येक पोत के लिए बर्थ-अधिभोग का निर्धारण किया जाएगा।

"(i) एचएमसी के माध्यम से नौवीं बर्थ पर प्रहस्तिता कार्गो के लिए निष्पादन मानदंडः

क्रम सं.	कार्गो	प्रस्तावित मानक
1.	पशु - चारा	7634
2.	क्लिकर	24892
3.	कोयला	33081
4.	क्यू. कनसनट्रेट	9078
5.	थोक में जिप्सम	30352
6.	लौह अयस्क	34232
7.	चूना पत्थर	31255
8.	एमओपी(मॉप)	15476
9.	मटर (पीला)	7108
10.	पेट्रोलियम कोक	26914
11.	रॉक फॉस्फेट	16234
12.	गंधक	8829
13.	यूरिया	6348
14.	थोक में गेहूं	9162

- (ii) **IXवीं बर्थ पर एचएमसी के अलावा अन्य के माध्यम से प्रहस्तित किए गए कार्गो सहित सभी बर्थों पर कार्गो के लिए मानदंड:**

क्रम सं.	माल	प्रस्तावित मानक
1.	गार्नेट रेत (थोक)	6000
2.	बोरों(बैग) में काजू	1250
3.	पशु का चारा	6136
4.	कास्टिक सोडा लाइ	4093
5.	बोरों(बैग) में सीमेंट	1500
6.	क्लंकर	10125
7.	कोल जेट्टी II . पर कोयला	15000
8.	अन्य बर्थों में कोयला	11589
9.	क्यू.कनसनट्रेट	7000
10.	डीजल तेल जेट्टी/बर्थ	5561
11.	डायमोनियम फॉस्फेट	6000
12.	फर्नेस ऑयल – आईओसी	6800
13.	फर्नेस ऑयल – एसपीआईसी	3456
14.	सामान्य माल	1500
15.	ग्रेनाइट	2896
16.	थोक में जिप्सम	10000
17.	इल्मेनाइट (आयात)	7655
18.	इल्मेनाइट (निर्यात)	13736
19.	लोहा और इस्पात सामग्री	2715
20.	लौह अयस्क	13000
21.	चूना पत्थर	10000
22.	चूना पत्थर (छोटे पोत)	3000
23.	तरल अमोनिया	7767
24.	लकड़ी के लट्टे (लॉग्स)	3640
25.	रसोई गैस	4320
26.	मशीनरी	631
27.	एमओपी	9000
28.	संगमरमर की गांठ(लंप)	3000
29.	नेफ्था - आईओसी	7500
30.	मक्का (थोक)	4000
31.	नेफ्था एसपीआईसी	4901
32.	तेल केक / खोपरा	2500
33.	घूस	3740
34.	मटर (पीला)	4000
35.	पेट्रोलियम कोक	9609
36.	फॉस्फोरिक एसिड (निर्यात)	2420
37.	फॉस्फोरिक एसिड (आयात)	7948
38.	रॉक फॉस्फेट	9799
39.	थोक में नमक	7418
40.	बोरों(बैग) में नमक	2500

41.	स्टोन एग्रीगेट	3537
42.	पत्थर की धूल (चूरा)	2216
43.	स्टोन (रफ)	1571
44.	चीनी (कच्ची)	7000
45.	थैलों(बैग)में चीनी	1500
46.	गंधक	8000
47.	सल्फ्यूरिक एसिड	5481
48.	यूरिया	6000
49.	विनाइल क्लोराइड(वीसीएम)	3148
50.	थोक में गेहूं	6300

(iii) निष्पादन के लिए अर्थदंड / प्रोत्साहन निम्नानुसार होगा:

क्रम सं.	स्थिति	अर्थदंड / प्रोत्साहन
1	यदि जहाज, उत्पादकता मानदंडों में निर्दिष्ट उस वस्तु के लिए निर्धारित समय के 5% से (अधिक या कम) रहता है।	शून्य
2	उत्पादकता मानदंडों में निर्दिष्ट उस वस्तु के लिए बर्थ स्टे निर्धारित समय से 5% से अधिक है।	प्रत्येक अतिरिक्त घंटे के लिए रु 500/- प्रति घंटा या उसके अंश पर जुर्माना।
3	उत्पादकता मानदंडों में निर्दिष्ट उस वस्तु के लिए बर्थ स्टे निर्धारित समय से 5% कम है।	5% से अधिक बर्थ समय में बचत के प्रत्येक घंटे के लिए रु 0/- प्रति घंटा या उसके अंश पर प्रोत्साहन।

नोट:

- स्टीवडोर्स पर जुर्माना के प्रावधान इस प्रावधान के साथ लागू किया जाएगा कि स्टीवडोर्स द्वारा राशि का दावा कार्गो हितों (आयातक/निर्यातक) या पोत मालिकों से उनके एजेंटों के माध्यम से, उसके कारणों के आधार पर किया जा सकता है। उसी तरह, स्टीवडोर्स को प्रोत्साहन का भुगतान किया जाएगा। तरल कार्गो के मामले में, आयातक/निर्यातक पर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार/प्रोत्साहन लगाया जाएगा।
- पोत के निष्पादन की गणना करते समय, कार्गो हैंडलर के नियंत्रण से बाहर के कारक जैसे चक्रवात, भारी बारिश, श्रमिक अशांति आदि को "डाईस-नॉन" माना जाएगा।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 23rd September, 2021

No. TAMP/25/2021-VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from V. O. Chidambaranar Port Trust for revision of general productivity and fixing separate norms for bulk cargo handled through Harbour Mobile Crane (HMC) in 9th berth at V. O. Chidambaranar Port Trust as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No.TAMP/25/2021-VOCPT****V. O. Chidambaranar Port Trust**

Applicant**QUORUM**

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Sunil Kumar Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 15th day of September 2021)

This case relates to the proposal received from V. O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) dated 19 March, 2021 under cover of its letter No.TRA-OFTBL-VSL-BERTH-V1-15(423440)D.402 dated 19 March, 2021 for revision of general productivity and fixing separate norms for bulk cargo handled through Harbour Mobile Crane (HMC) in 9th Berth at VOCPT.

2.1 This Authority had passed an Order No.TAMP/53/2018-VOCPT dated 18 January 2019, approving the amendments in productivity norms for dry bulk cargo earlier approved vide Order No.TAMP/82/2016-VOCPT dated 29 March 2017 under the general revision of the SOR of the VOCPT.

2.2 Subsequently, during the last general revision of SOR which culminated in to the Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019, originally the Port had proposed to delete the then existing provisions prescribed as regards performance norms and interlinked penalty / incentives and left to be fixed by the Board of Trustees. When sought clarification for the proposed deletion and requested by Port to relook, in the final revised proposal, the port had proposed for incorporation of modified Performance Norms by regrouping and rationalizing the Cargo items. Since the modified performance standards proposed by the port did not form part of the original proposal on which users and user association were consulted, this Authority felt appropriate to continue to prescribe the then prevailing performance norms and interlinked penalty / incentives as approved in the Order dated 18 January 2019. In the October 2019 Order. This Authority held the port may, if necessary, file separate proposal for modification in the performance norms and propose to delink this item from the general SOR as the Berthing Policy 2016 requires annual review of the berthing norms.

3. In this back drop, the VOCPT has filed the current proposal for revision in the performance norms. The main submissions made by the VOCPT for revision of productivity and fixing separate norms for bulk cargo handled through HMC in 9th berth are summarized below:

- (i) The Port while submitting the proposal for General Revision of Scale of Rates to TAMP vide its letter dated 27 February 2019, had proposed to de-link the existing productivity norms prescribed in the General SoR stating that the berthing norms shall be regulated as per the Berthing Policy approved by the Board of Trustees of the Port from time to time.
- (ii) The TAMP had, vide Order dated 10 October 2019 suggested that the Port may file separate proposal with justification and basis for the modification in the proposed norms which shall be dealt separately after consultation with stakeholders. It was also stated that Berthing Policy, 2016 requires annual review of the berthing norms and the Port may while filing the separate proposal to delink this item from the General SOR.
- (iii) The productivity at 9th berth for cargo handled through the HMCs is significantly varying in comparison to cargo handled through vessel cranes. Therefore, it is proposed to fix separate productivity norms for dry bulk cargoes handled through HMC at 9th berth based on the last 3 years average.
- (iv) The Board vide resolution No.78 dated 20 January 2021 has accorded approval for revising the productivity norms. The copy of the resolution No.78 along with relevant agenda is furnished. In the Board Meeting held on 20 January 2021 the Board has resolved the following:
 - (a) To fix separate productivity norms for dry bulk cargoes handled through HMC at 9th berth based on the last 3 years' average.

- (b) To revise of productivity norms for cargoes handled at other berths based on the last 3 years' average or current approved norms, whichever is higher, including for the cargoes to be handled at 9th berth through other than HMC.
- (c) To submit the proposal to TAMP for approval of revised productivity norms.
- (v) Accordingly, VOCPT has submitted a proposal for:
 - (a) Fixing separate productivity norms for dry bulk cargoes handled through HMC at 9th berth based on the last 3 years average.
 - (b) Revision of productivity norms for cargoes handled at other berths based on the last 3 years' average or current approved norms, whichever is higher, including for the cargoes to be handled at 9th berth through other than HMC.
 - (c) It is, therefore, requested to consider the proposal of the port for revision of productivity norms under Section 48 and 49 of the MPT Act, 1963.

4. The VOCPT has also furnished the proposed norms for cargo handled at all the berth through HMC and through other than HMC at IX berth.

- (i) Proposed Productivity Norms for Cargo Handled at IX Berth through HMC:

Sl. No.	Cargo	Proposed Norms
1.	Cattle Feed	7634
2.	Clinkers	24892
3.	Coal	33081
4.	Cu. Concentrate	9078
5.	Gypsum in Bulk	30352
6.	Iron Ore	34232
7.	Lime Stones	31255
8.	MOP	15476
9.	Peas (Yellow)	7108
10.	Petroleum Coke	26914
11.	Rock Phosphate	16234
12.	Sulphur	8829
13.	Urea	6348
14.	Wheat in Bulk	9162

- (ii) Proposed Norms for Cargo Handled at all the Berth including Cargo Handled through other than HMC at IX Berth:

Sl. No.	Cargo	Proposed Norms
1.	Garnet Sand (Bulk)	6000
2.	Cashew Nuts in Bags	1250
3.	Cattle Feed	6136
4.	Caustic Soda Lye	4093
5.	Cement in Bags	1500
6.	Clinkers	10125
7.	Coal at Coal Jetty II	15000
8.	Coal at Other Berth	11589

9.	Cu. Concentrate	7000
10.	Diesel Oil Jetty/Berth	5561
11.	Diammoniam Phosphate	6000
12.	Furnace Oil – IOC	6800
13.	Furnace Oil – SPIC	3456
14.	General Cargo	1500
15.	Granite	2896
16.	Gypsum in Bulk	10000
17.	Ilmenite (Import)	7655
18.	Ilmenite (Export)	13736
19.	Iron And Steel Materials	2715
20.	Iron Ore	13000
21.	Lime Stones	10000
22.	Lime Stone (Small vessels)	3000
23.	Liquid Ammonia	7767
24.	Logs	3640
25.	LPG	4320
26.	Machineries	631
27.	MOP	9000
28.	Marble Lumps	3000
29.	Naptha – IOC	7500
30.	Maize (Bulk)	4000
31.	Naptha – SPIC	4901
32.	Oil Cake / Copra	2500
33.	Palm Oil	3740
34.	Peas (Yellow)	4000
35.	Petroleum Coke	9609
36.	Phosphoric Acid (Export)	2420
37.	Phosphoric Acid (Import)	7948
38.	Rock Phosphate	9799
39.	Salt in Bulk	7418
40.	Salt in Bags	2500
41.	Stone Aggregate	3537
42.	Stone Dust	2216
43.	Stone (Rough)	1571
44.	Sugar (Raw)	7000
45.	Sugar in Bags	1500
46.	Sulphur	8000
47.	Sulphuric Acid	5481
48.	Urea	6000
49.	Vinyl Chlorides	3148
50.	Wheat in Bulk	6300

5. In accordance with the consultation process prescribed, a copy of the VOCPT proposal dated 19 March 2021 was circulated to the users/ user organisations seeking their comments. A copy each of the comments received from the users/ user organisations were forwarded to the VOCPT as feedback information. The VOCPT vide its email dated 20 May 2021 has furnished its reply.

6. A joint hearing in this case was held on 21 May 2021 through Video Conferencing. The VOCPT made a brief Power Point presentation of its proposal. The VOCPT also presented a statement showing the existing productivity norms, average productivity achieved in the last three years viz. 2017-18, 2018-19 and 2019-20 and the proposed productivity norms. At the joint hearing, the VOCPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

7.1 As decided at the joint hearing, the VOCPT was requested vide our letter dated 25 May 2021 to take action on the following points. This was followed by the reminders dated 01 June 2021, 28 June 2021 and 13 July 2021. With reference to point of action decided at the Joint Hearing, the VOCPT has responded vide its e-mail dated 15 July 2021. A summary of action point sought from VOCPT flowing from the joint hearing proceedings and reply furnished by VOCPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Action point sought from VOCPT flowing from the joint hearing proceedings	Reply furnished by VOCPT		
(i)	Furnish the actual penalty earned and incentive granted under the berthing norms for the last three years 2017-18, 2018-19 and 2019-20.	Financial Year	Penalty in ₹	Incentive in ₹
		2017-18	4,91,52,882	2,53,09,739
		Tuticorin Ship Agent Association (TSAA) has filed case against collection of Penal berth hire charges vide case No.WMP (MD) No.5012 of 2017 and WP(MD) No.6366 of 2017. Penalty and incentive had worked out but, the penalty not collected and incentive also not granted during 2017-18 since interim stay granted by Madhurai Bench of Madras High Court. [During the processing of the Order dated 18 January 2019, while revising the productivity norms the VOCPT has confirmed that there is no order from the Hon'ble High Court of Madras, Madurai Bench in the Writ Petition filed by TSAA.]		
		2018-19	15,92,064	8,54,350
		2019-20	20,85,670	6,60,398
(ii)	(a) At the joint hearing, DCW Ltd. has requested port to review the revised proposed norms for two cargo items viz. Vinyl Chlorides and Ilmenite (import).	Vinyl Chlorides: (i) Productivity norms are proposed based on the average cargo handled per day, during the last 3 years. This has been achieved after giving all allowance towards Safety and the nature of the cargo viz. VCM. (ii) Further, additional infrastructure for handling VCM has been developed in the Coastal Cargo Berth. Ilmenite (Import) Port has installed 3 no's of HMCs which will facilitate to increase the productivity of Ilmenite (import) and the norms are proposed based on the average cargo handled per day during the last year. The above justifications were discussed with receiver and revised norms are accepted by the receiver.		

	(b) Tuticorin Stevedores Association has requested port to consider incorporating a note about availability of 3 nos. of HMC at Berth No.9. The port to examine the concerns raised by the users / user association and respond.	<p>(i) Based on the requirement, Port has deployed the 3rd HMC in 9th Berth. Preference in deployment of the 3rd HMC is given to the vessels working at 9th Berth.</p> <p>(ii) Further, the proposed productivity norms for dry bulk cargoes handled through HMCs at 9th berth is based on the last three years average cargo handled per day through HMCs in 9th berth.</p> <p>The above justification was discussed with Tuticorin Stevedores Association and the revised norms are accepted by the TSA.</p>
--	--	--

7.2 Subsequently, the VOCPT vide its email dated 29 July 2021 has confirmed that the conditionalities and penalty / incentive scheme will continue to be same as per the existing approved by this Authority.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) The proposal of the V. O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) is for revision of existing productivity norms and fixing separate norms for bulk cargo handled through Harbour Mobile Crane (HMC) prescribed in the existing SOR of the VOCPT approved in the last general revision Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019. The current proposal is filed under Berthing Policy, 2016 issued by the Ministry of Ports, Shipping and Waterways (MOPSW) [the then Ministry of Shipping]. The background for filing the current proposal is brought out in the earlier paragraphs and hence not reiterated for the sake of brevity.
- (ii) The Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports issued by the MOPSW in June 2016 directs all the Major Port Trusts to implement the norms with actual incentives and penalties. The policy lays down standardized guidelines for all major ports to compute performance norms for different dry bulk commodities, taking into account the infrastructure available at ports. The parameters to be considered for calculating normative productivity level as per the Berthing Policy are Density of commodity, Size of gap available, Picking factor, Number of cycles per hour, Non-working time per shift, % of total cargo that is covered by full-load or partial load operation and Vessel profile.

The Policy also lays down penalties and incentive structures to be instituted by all major ports based on the performance norms calculated. The Policy requires all major ports to adapt these guidelines for their own specific ports and institute penalties and incentives tied to the performance norms as part of the overall berthing policy.

The port while processing its proposal for fixation of productivity norms which culminated into the Order No.TAMP/53/2018-VOCPT dated 18 January 2019 had cited the reasons for not being in a position to propose output norms based on the various parameters given by the MOPSW in the Berthing Policy, 2016 which is brought out in para 10 (iii) (a) of the said Order dated 18 January 2019. Hence, the port had then proposed productivity norms based on the productivity achieved by vessel during the specified period which was approved in the said Order. Similar approach has been followed at other ports as well like the New Mangalore Port Trust (NMPT), Cochin Port Trust (COPT), etc.

The revised productivity norms proposed by the port in the current proposal is broadly as per the approach followed by the port earlier. The port has reviewed the output norms based on the productivity achieved by vessels. The port has considered average productivity achieved by the port in the last three years 2017-18 to 2019-20 for arriving at the proposed revised norms.

For dry bulk cargoes handled through HMC at 9th berth, the port has proposed norms based on the last three years viz. 2017-18 to 2019-20 average productivity norms achieved by the port. For

cargoes handled at other berths including for the cargoes to be handled at 9th berth through other than HMC, the proposed productivity norms are reportedly based on the last 3 years' average or current approved norms, whichever is higher. The proposed revised productivity norms has been approved by the Board of Trustees of VOCPT. Since the current proposal of the port is for revision / improvement in the existing productivity norms, the same is taken up for consideration.

- (iii) The productivity norms are prescribed at Note 3 under 2.4.2.Schedule of Berth hire charges in the existing SOR. The existing productivity norms are prescribed for different cargo items under the head dry bulk cargo, dry bulk cargo (coal) and break bulk cargo.

In the current proposal, the port has proposed Cargo-wise productivity norms under the following two broad categories:

- (a) Productivity norms for cargo handled at berth No IX through HMC.
- (b) Productivity norms for cargo handled at all berths including cargo handled other than HMC at berth No. IX.

The port has during the joint hearing furnished the statement showing the productivity norms approved by this Authority in October 2019 Order, actual productivity achieved by the port for the years 2017-18 to 2019-20 (3 years) and proposed productivity norms.

It can be seen from the said statement that port has revised productivity norms broadly based on the average productivity achieved by the port for the last three years viz.2017-18, 2018-19 and 2019-20. For a few cargoes, the port has proposed to maintain productivity norms at the existing level. The revised productivity norms proposed by the port is more than the existing approved norms for most of the cargo items and for a few cargo items, the existing productivity norms is proposed to be continued.

It is relevant to state that none of the users / user associations have raised any objection on proposed productivity norms except Darangdara Chemicals Works Limited (DCW). The DCW has objected the productivity norms proposed by the port for two cargo items viz. Vinyl Chlorides and Ilmenite (Import). The output norms proposed for Vinyl Chlorides and Ilmenite (Import) has been dealt with separately in subsequent paragraphs.

As per 4.1.3 of the Berthing Policy norms are to be calculated by taking into account the best infrastructure that is available at the berth to determine commodity-wise productivity norms. This is to ensure that ports are able to maximize berth productivity, reduce turnaround time for customers and improve RoCE for port's assets. As per para 8.1. of the said Policy, the objective of the performance linked incentive/ dis-incentive structure is to continuously drive productivity improvements across ports and reward the vessels/ customers that are exceeding the norms, thus creating value for the port in addition to allowing customers and trade to bring down the cost of logistics. None of the users have raised objection to the revised productivity norms proposed by the port except the DCW for two cargo items which has been dealt with the subsequent paragraphs. Hence the revised productivity norms proposed by the port is approved.

- (iv) With regard to the concern raised by Tuticorin Stevedores Association (TSA) regarding non availability of sufficient trucks during bunching of vessels, congestion at the gate, availability of space in warehouse, weigh bridge infrastructure facility, shortage of trucks, the port has clarified that Port is having 8 lane facility with 4 entry and 4 exit gates. There are adequate weigh bridges, sufficient godowns / warehouses as well in the port. Moreover, the proposal is based on the actual performance achieved with the existing infrastructure. Thus, VOCPT has clarified that it is for the Stevedores to plan the truck movement.

The port has confirmed that the proposed productivity can be achieved during rainy season also. The port has assured that major idling time, if any, is excluded for computation by the port, so that it will not have adverse impact on the trade. Thus, the port has addressed the concern raised by the user association.

- (v) M/s. DCW has pointed out that handling of Vinyl Chloride requires monitoring of liquid temperature and also, pumping rate is controlled depending upon atmospheric pressure. Considering safety norms, DCW has requested to retain existing productivity norm of 2982 tonnes per day instead of increased productivity norms proposed by the port at 3148 tonnes per day. In view of the point raised by the DCW, the port was requested to review the proposed productivity norm for Vinyl Chloride.

In this regard, the port has categorically stated that proposed productivity of 3148 tonnes is lower than what was actually achieved in earlier years 2018-19 and 2019-20. Productivity norms are proposed based on the average cargo handled per day, during the last 3 years. This has been achieved after giving all allowance towards safety and the nature of the cargo. Further, additional infrastructure for handling VCM has been developed in the Coastal Cargo Berth.

Therefore, the port has proposed to retain the revised productivity norm proposed by VOCPT for Vinyl Chlorides. Therefore, the revised productivity norm proposed by VOCPT for Vinyl Chlorides is approved as proposed by the port.

- (vi) As regards another cargo viz. Ilmenite (Import), the DCW has stated that the existing productivity at 6969 tonnes per day itself is on a higher side and hence the proposal of the port to revise it to 7655 tonnes/ day is very much high. DCW will be charged penalty and hence has requested port to maintain existing productivity norms. In view of the above, the port was requested to review the proposed productivity norm for this cargo as well.

The VOCPT has clarified that the Port has installed 3 numbers of HMCs which will facilitate to increase the productivity of Ilmenite (import) and the norms are proposed based on the average cargo handled per day during the last year. Further, the VOCPT has confirmed that the above justifications were discussed with receiver and revised norms are accepted by the receiver.

Therefore, the revised productivity norm proposed by VOCPT for Ilmenite (Import) which is improvement over the existing norm is approved as proposed by the port.

- (vii) With regard to specific point raised by the TSA to consider incorporating a note about availability of 3 nos. of HMC at Berth No.9, the VOCPT has clarified that based on the requirement, Port deploys the 3rd HMC in 9th Berth. Preference is given by the port for deployment of the 3rd HMC to the vessels working at 9th Berth. Further, the proposed productivity norms for dry bulk cargoes handled through HMCs at 9th berth is based on the last three years average cargo handled per day through HMCs in 9th berth. The VOCPT has confirmed that the above justification was discussed with TSA and the revised norms are accepted by the TSA. This Authority relies on the submissions of the port which is based on the existing practice followed at the port.

- (viii) The VOCPT has proposed the revised productivity norms based on the average productivity achieved by the port in the last three years 2017-18 to 2019-20. The port had confirmed that the conditionalities and penalty / incentive scheme will continue to be same as per the existing conditionalities of penalty / incentive. Since the said conditionalities relating to the penalty / incentive are forming part of the note no.3 under Schedule 2.4.2 (Berth Hire Charges for Other vessels) in the existing Scale of Rates of VOCPT approved by this Authority vide Order dated 10 October 2019, the same is prescribed while prescribing the revised productivity norms. Since the port has not proposed for delinking the productivity norms from the existing SOR, the revised productivity norms is replaced in the existing note no.3 under schedule 2.4.2 of the SOR of VOCPT.

- (ix) Ordinarily the rates approved by this Authority have prospective effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. The proposal is for revised productivity norms. This Authority, therefore, approves the revised productivity norms prospectively after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette in line with the approval generally accorded by this Authority.

Clause 8.5 of the Berthing Policy stipulate that performance norms will be revised every quarter during the first year until target norms for commodity are reached. Subsequent revisions will be done yearly or upon upgradation of berth infrastructure. That being so, the validity of the revised

norms approved in this Order is prescribed for a period of one year from the date it comes into effect.

- (x) **If there is any error apparent on the face of records considered or for any other justifiable reasons, the VOCPT may approach this Authority for review giving adequate justification/reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. If port users / user association have any issue they may approach the port.**

10.1 In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Performance Norms and replaces it under note no.3 under Schedule 2.4.2 (Berth Hire Charges for Other vessels) in the existing Scale of Rates of VOCPT approved by this Authority vide Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019 attached as **Annex**.

10.2 The revised productivity norms will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and will remain valid for a period of one year.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Ext./338/2021-22]

Annex

AMENDMENT TO NOTE NO. 3 UNDER SCHEDULE 2.4.2. SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES FOR OTHER VESSELS PRESCRIBED IN THE SCALE OF RATES APPROVED VIDE BY THE ORDER NO.TAMP/15/2019-VOCPT DATED 10 OCTOBER 2019, NOTIFIED IN THE GAZETTE OF INDIA EXTRAORDINARY (PART III SECTION 4) ON 22 OCTOBER 2019 VIDE GAZETTE NO. 363.

The existing note No. 3 under schedule 2.4.2 Schedule of berth hire charges for other vessels – note (3) is replaced with the following schedule:

- “(3) The berth occupancy for each vessel will be determined based on the output norms as given below for levy of penal berth hire charges

“(i) **Productivity Norms for Cargo Handled at IX Berth through HMC:**

Sl. No.	Cargo	Proposed Norms
1.	Cattle Feed	7634
2.	Clinkers	24892
3.	Coal	33081
4.	Copper Concentrate	9078
5.	Gypsum in Bulk	30352
6.	Iron Ore	34232
7.	Lime Stones	31255
8.	MOP	15476
9.	Peas (Yellow)	7108
10.	Petroleum Coke	26914
11.	Rock Phosphate	16234
12.	Sulphur	8829
13.	Urea	6348
14.	Wheat in Bulk	9162

(ii) **Norms for Cargo Handled at all the Berth including Cargo Handled through other than HMC at IX Berth:**

Sl. No.	Cargo	Proposed Norms
1.	Garnet Sand (Bulk)	6000
2.	Cashew Nuts in Bags	1250
3.	Cattle Feed	6136
4.	Caustic Soda Lye	4093
5.	Cement in Bags	1500
6.	Clinkers	10125
7.	Coal at Coal Jetty II	15000
8.	Coal at Other Berth	11589
9.	Copper Concentrate	7000
10.	Diesel Oil Jetty/Berth	5561
11.	Diammoniam Phosphate	6000
12.	Furnace Oil – IOC	6800
13.	Furnace Oil – SPIC	3456
14.	General Cargo	1500
15.	Granite	2896
16.	Gypsum in Bulk	10000
17.	Ilmenite (Import)	7655
18.	Ilmenite (Export)	13736
19.	Iron And Steel Materials	2715
20.	Iron Ore	13000
21.	Lime Stones	10000
22.	Lime Stone (Small vessels)	3000
23.	Liquid Ammonia	7767
24.	Logs	3640
25.	LPG	4320
26.	Machineries	631
27.	MOP	9000
28.	Marble Lumps	3000
29.	Naptha – IOC	7500
30.	Maize (Bulk)	4000
31.	Naptha – SPIC	4901
32.	Oil Cake / Copra	2500
33.	Palm Oil	3740
34.	Peas (Yellow)	4000
35.	Petroleum Coke	9609
36.	Phosphoric Acid (Export)	2420

37.	Phosphoric Acid (Import)	7948
38.	Rock Phosphate	9799
39.	Salt in Bulk	7418
40.	Salt in Bags	2500
41.	Stone Aggregate	3537
42.	Stone Dust	2216
43.	Stone (Rough)	1571
44.	Sugar (Raw)	7000
45.	Sugar in Bags	1500
46.	Sulphur	8000
47.	Sulphuric Acid	5481
48.	Urea	6000
49.	Vinyl Chlorides (VCM)	3148
50.	Wheat in Bulk	6300

(iii) The penalty/ incentive for performance is as given hereunder:

Sr. No.	Situation	Penalty / Incentive
1	If the ship stays upto 5% (higher or lower) of the stipulated time for that commodity as specified in productivity norms.	Nil
2	Berth stay is more than 5% beyond the stipulated time for that commodity as specified in productivity norms.	Penalty at ₹ 500/- per hour or part thereof for every additional hour.
3	Berth stay is 5% lower than the stipulated time for that commodity as specified in productivity norms.	Incentive at ₹ 50/- per hour or part thereof for every hour of saving in berth time beyond 5%.

Note:

- (i) The penalty provisions will be levied on Stevedores, with the provision that the amount can be claimed by the Stevedores from the cargo interests (Importer/ Exporter) or vessel owners through their agents, depending on the reasons thereof. Same way, incentive will be paid to Stevedores. In the case of liquid cargo, the penal berth hire charges / incentive will be levied on the importer/ exporter.
- (ii) While calculating the performance of the vessel, factors beyond the control of the cargo handler like cyclone, heavy rain, labour unrest, etc. will be treated as “dies-non”.